www.faymonville.com

GO TO THE MAX

NEWS BY FAYMONVILLE

N°16 - Septembre 2010

La gamme Modulmax évolue





N°16 - SEPTEMBRE 2010

Edito

Sommaire

Mieux armés que jamais

Réjouissons-nous, l'économie montre ses premiers signes de rétablissement. Un redressement déjà perceptible au salon Bauma, l'événement de référence du secteur de la construction au sens large qui s'est tenu en avril dernier à Munich. Bauma a en effet attiré pas moins de 415.000 visiteurs venant de 200 pays différents! Dont bon nombre sont passés par le stand Faymonville pour y découvrir nos nouveaux produits Powermax et G-Module.

Bauma a marqué un changement de tendance pour le secteur et ce, à l'échelle internationale. Affirmer que la crise est totalement derrière nous est peut-être prématuré, mais il semble raisonnable de penser que l'œil du cyclone est passé.

Par ailleurs, Faymonville n'est pas resté les bras croisés pendant cette période délicate. La crise, nous l'avons vécue comme une opportunité pour nous renforcer et pour accroître notre stabilité. Elle nous a poussé à imaginer des solutions innovantes, à faire preuve de créativité et à optimiser notre propre processus de production.
Aujourd'hui, nous sommes mieux armés que jamais pour faire face à la demande mondiale croissante.

Alain Faymonville

POWERMAX

Tapis rouge à la Bauma

La Bauma 2010 n'a eu d'yeux que pour elle: la Powermax!
Le véhicule modulaire de Faymonville équipé d'essieux automoteurs a séduit les entrepreneurs et les constructeurs du monde entier.

L'édition 2010 de la Bauma a répondu aux attentes de ses organisateurs qui peuvent - à juste titre - définir leur rendez-vous comme le plus grand salon international de matériels de chantier. Pour Faymonville, le succès à Bauma s'explique, en grande partie, par la présentation d'un produit innovant qui lance une nouvelle tendance dans le monde du transport exceptionnel: la semi-remorque modulaire Powermax, équipée d'essieux moteurs. «Avec la Powermax, nous avons parfaitement répondu au souhait des professionnels du transport exceptionnel qui demandent depuis des années après un véhicule combinant les avantages des modules standard et les atouts des automoteurs», note Guy Fickers, Directeur technique. «Depuis la Bauma, nous avons exécuté avec succès des programmes forcés d'intégration tant en interne qu'en externe. Les programmes et tests ont notamment confirmé les spécificités inhérentes de la Powermax au niveau de la force de traction maximale très élevée: une ligne d'essieux moteur constitue un essieu moteur d'un tracteur», rappelle Guy Fickers.

Le résultat d'un réel partenariat

Si un des grands avantages du système Powermax réside dans le fait que les essieux moteurs sont capables de rouler en roue libre à la vitesse du



tracteur (jusqu'à 80 km/h!), Guy Fickers en souligne un autre: «La maintenance des plaquettes de freins n'exige pas de démontage ni même l'ouverture du moteur hydraulique.» Véhicule modulaire disponible en 3, 4, 5 ou 6 lignes d'essieux, la Powermax remplit une fonction à triple usage: en version automotrice, en mode assistance avec une action de support/backup, et enfin, ce système peut également être utilisé en mode remorque, c'est-à-dire à 100% en roue libre. «Je voudrais souligner aussi que la Powermax est le résultat d'un réel projet de partenariat ayant rassemblé trois spécialistes dans leurs domaines respectifs: Faymonville comme un des leaders dans le domaine des remorques spéciales qui propose un système simple, fiable et au meilleur rapport qualité/prix, SAF, fabricant d'essieux renommé au niveau international et Poclain, un des leaders mondiaux dans la technique des moteurs hydrauliques.» Chacune de ces sociétés a mis dans la Powermax son savoir-faire et ses compétences clés pour réaliser un produit optimalisé.

UN + DE QUALITÉ

Système de raccordements hydrauliques optimisé: les séries **MODULMAX** et **POWERMAX** s'inscrivent entièrement dans la philosophie Faymonville de fournir des produits optimisés au niveau de la résistance anti-corrosion des raccords (Voss) et tubes hydrauliques traités Zistaplex et de la résistance mécanique des flexibles provenant de Vemoflex.

La Powermax est le résultat d'un véritable partenariat avec le fournisseur d'essieux SAF et Poclain, spécialiste dans la fabrication de moteurs hydrauliques.

PRODUCT TO THE MAX

MODULE SPLIT

Le Modulmax fait des petits

Le célèbre concept du Modulmax – assemblage de modules de 2 à 6 essieux – s'enrichit encore. Désormais, il sera possible d'ajouter à l'assemblage ainsi obtenu des demi-modules. L'objectif? L'élargissement de la plate-forme de chargement pour le transport de transformateurs, notamment.

Le Module Split n'est autre qu'un module qui peut être scindé en deux, chacune des 2 moitiés étant accouplée latéralement à un module entier. Ceci donne naissance à une plate-forme de chargement en 3 files - comprenez 3 essieux. Rainer Noe, responsable de la gamme des produits modulaires: «Ce système permet de transporter des charges très lourdes et très compactes sans devoir utiliser des cadres de répartition de charges. Une combinaison en 3 files constitue une solution particulièrement bien adaptée au transport de transformateurs.» Mais pourquoi cette solution par rapport au cadre de répartition de charges? Gilbert Brüls, Head of Development, nous répond: «Un cadre de répartition affiche un certain poids mais surtout fait perdre de la hauteur utile. Une version en 3 files offre, en outre, une plus grande stabilité latérale et le train total est plus court. Et s'il est vrai que la largeur d'un système en 3 files est plus importante – on passe de 3 m pour un module normal à 5 m -, mais cette largeur permet toujours d'emprunter les voies publiques, contrairement à une combinaison en 4 files. En France, par exemple, cette solution est très courante.» Mais le Module Split a été développé suite à la demande d'un client turc. Le transport en 3 files se pratique d'ailleurs principalement en-dehors de l'Europe.



Le Module Split permet d'élargir la plate-forme de chargement pour le transport de pièces très lourdes et compactes.

2 en 1

Le module scindé peut aussi être recomposé en un seul module classique. Rainer Noe: «On peut effectivement refaire un module complet avec les 2 moitiés et l'utiliser comme tel. On ne vend d'ailleurs que le module entier et non pas des demis modules séparément. Il faut encore préciser que cette solution respecte le grand principe de toute la gamme Modulmax, c'est-à-dire l'interopérabilité avec les modules d'autres marques.» Sachez enfin, pour être complet, que le Module Split nécessite un système de direction et des consoles d'accouplement appropriés.

AU PROFIT DU CLIENT

Nous développons actuellement un logiciel d'élaboration de diagrammes de chargement afin d'apporter au client un support technique pour réaliser son transport dans des conditions optimales et sures.

SÉRIE S-MODULE 

Modulmax à toute épreuve

Témoignages de trois clients heureux et... séduits!

L'année 2009 a vu l'arrivée de plusieurs modules de la série S-Module aux Transports Exceptionnels de la Loire STDR-TEDL. Et les convois qui ont suivi ont confirmé les bonnes impressions que les dirigeants de la société de Saint-Etienne avaient vis-à-vis du matériel Faymonville. «A la fin du premier semestre 2009, nous avons reçu 2 modules à 4 lignes d'essieux, 1 à 3 lignes d'essieux et 1 à 6 lignes d'essieux», explique Frédéric Wach, P.D.G. de la société. «Ce qui, à ce jour, porte le total de lignes d'essieux à 17! Ce nouveau matériel est destiné au transport industriel et pour la chaudronnerie lourde.» Un des derniers transports effectués par STDR-TEDL consistait à acheminer une presse destinée à un ferrailleur. Départ Lorient, arrivée Pau. Soit 800 km! La particularité de cette presse était que le poids était très concentré. La longueur du chargement atteignait les 10 m pour une largeur de 5,25 m et un poids de 117 tonnes! «Dans le département des Charente Maritime, les directions départementales de l'équipement (DDE) nous ont obligés d'installer des lignes supplémentaires pour passer deux ponts. Partis de Lorient en 14 lignes, nous nous sommes arrêtés sur un parking au bord d'une nationale pour mettre la semi en configuration 17 lignes. Après avoir passé les deux ponts, nous avons remodulé pour repasser en 14 lignes jusqu'au point de livraison.» Cette opération a été menée avec succès par 4 hommes et 2 petites heures seulement. «Voilà qui prouve la facilité de conception du matériel Faymonville. L'autre grand avantage de la Modulmax est la rapidité avec laquelle on peut moduler et démoduler la semi», explique ravi Frédéric Wach.

Chez Courcelle, voici une douzaine d'années déjà que le groupe entretient d'excellentes relations avec Faymonville. Créée en 1985 dans la banlieue de Toulouse (France), cette société emploie plus de 300 personnes et est spécialisée dans les convois exceptionnels. Son parc roulant est composé de 250 véhicules dont des semi-remorques étiquetées "Faymonville". «Nous avons reçu début juin une série de S-Module Faymonville: 1 module à 2 lignes d' essieux, 2 modules à 4 lignes d'essieux, 1 module à 6 lignes d'essieux, un timon pour 2 files, un col de cygne, un plateau extra-surbaissé 9 m avec extension de 2 m», explique Félix Duel, responsable de la division industrie. «Nous venons tout juste d'effectuer nos premières interventions!» Dans un deuxième temps, c'est-à-dire fin décembre 2010, le groupe Courcelle recevra des Modules Split pour combinaison en 3 files. En 2011, il y aura encore un module Powermax 6 essieux et un plateau porte-cuve de 160 tonnes.

La société néerlandaise Van der Meijden, située à Koudekerk aan den Rijn, s'est forgée une forte réputation aux Pays-Bas et à l'étranger en tant que société spécialisée dans le transport exceptionnel. L'ensemble du groupe Van der Meijden comprend 5 départements: transport, montage de en béton, location de grues, garages et stockage/entreposage; les deux premières activités étant étroitement liées. L'entreprise transporte, par ailleurs, de longues et lourdes poutres en béton destinées à la construction de ponts et viaducs. C'est pour cette dernière activité que Van der Meijden a fait la récente acquisition de nouvelles semi-remorques Faymonville Modulmax de type S-Module. La société néerlandaise a acheté 12 lignes d'essieux en combinaison avec un col de cygne. Ces véhicules roulent principalement dans une combinaison module avec col et chamais avant relié par le chargement à un module 4 ou 3 essieux avec chamais arrière. Ces nouveaux modules permettront, en outre, d'emporter en toute sécurité des charges plus lourdes et plus longues. Reste à voir si le modèle Modulmax fera ses preuves en matière d'interopérabilité avec les produits concurrents.



L'ensemble du groupe Van der Meijden comprend 5 départements: transport, montage de en béton, location de grues, garages et stockage/entreposage.



A la fin du premier semestre 2009, ce sont 2 modules à 4 lignes d'essieux, 1 à 3 lignes d'essieux et 1 à 6 lignes d'essieux qui ont été livré à STDR-TEDL.



La société Courcelle entretient d'excellentes relations avec Faymonville depuis une douzaine d'années.





Plus de charge sur essieux

Faymonville propose dorénavant, pour le G-Module, une nouvelle variante avec une charge sur essieux plus importante. Une solution adaptée aux routes plus difficiles.

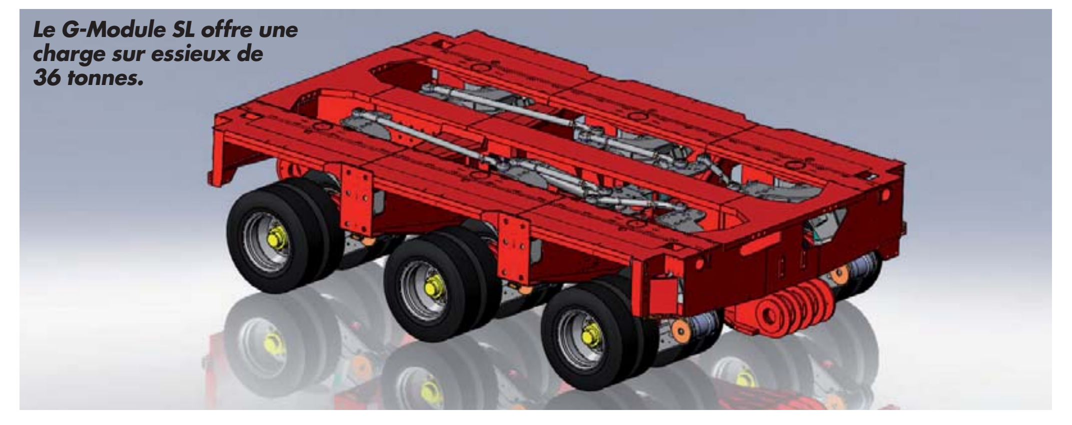
Le G-Module est dorénavant proposé, en parallèle avec la version UT, dans une variante SL, c'est-à-dire pour les charges sur essieux encore plus conséquentes. Gilbert Brüls, Head of Development: «La version SL est dotée d'essieux pendulaires montés sur pivot, contrairement aux modèles déjà existants sur le marché. Nous avons décidé de maintenir le même type d'essieux que pour la version UT, pour des raisons d'optimalisation du produit et du processus de production. D'ailleurs, les essieux sur pivot offrent un plus grand angle de braquage et une plus faible hauteur de chargement.» Pour la version SL, la gamme complète des accessoires, tels que timon, col de cygne, plateaux, Modul Split, est bien évidemment disponible. Par ailleurs, les réservoirs d'air et d'huile sont incorporés dans le châssis.

Grande exportation

Ce G-Module SL vise principalement des marchés spécifiques comme le précise Rainer Noe, responsable de la gamme des produits modulaires: « Il s'agit d'une solution qui est très populaire à la grande exportation, hors Europe. Elle est particulièrement adaptée aux conditions routières difficiles.»
Cette solution est, tout comme le G-Module UT, parfaitement interopérable avec d'autres modules équivalents existants sur le marché.

LE G-MODULE SL EN CHIFFRES

- Hauteur de chargement: 1.175 mm
- Débattement de suspension: -300/+300 mm
- Pneus: 8 pneus 215/75 R 17.5 par ligne d'essieux
- Largeur: 3 ou 3.2 m
- Charge par ligne d'essieux: 36 tonnes à 1 km/h
- Col de cygne ou timon au choix



Le G-Module SL offre une charge sur essieux de 36 tonnes.

FLEXMAX

De plus en plus fonctionnelle!

La société allemande Universal Transport, active dans le transport exceptionnel, a fait l'acquisition d'une semi-remorque Flexmax à 5 essieux avec dolly à 3 essieux pour l'acheminement de poutres en béton très longues. Stabilité garantie!



La Flexmax 5 essieux permettra à Universal de transporter des poutres en béton très longues et d'un poids non négligeable.

Le changement de pratique au niveau du nombre d'essieux des ensembles de transport s'est une fois de plus vérifié avec la venue sur le marché du produit Flexmax. Le module auto-suiveur avec direction autonome de Faymonville est proposé en module 2, 3, 4 mais aussi désormais avec un 5ème essieu équipé de roues libres qui suivent la trajectoire donnée par le véhicule! «Cette semi-remorque est destinée spécifiquement au transport d'éléments jusqu'à 60 m de longueur comme des poutres en béton ou en acier», explique Stefan Heinskyll, chef de projet Flexmax. «Il est à noter que suivant la longueur de la charge, le rayon de braquage varie grâce à un dispositif hydraulique de réglage d'agressivité de la direction. Soit 30° sur le premier, 17° sur le 2ème essieu et 17° sur le 5ème essieu qui est un essieu auto-suiveur en commande automatique. En commande manuelle forcée via télécommande sans fil, les angles sont encore beaucoup plus élevés pour des manœuvres plus difficiles.» Universal Transport, spécialiste du transport exceptionnel en Allemagne et dans toute l'Europe, vient de voir son imposante flotte de véhicules enrichie d'une Flexmax à 5 essieux avec un dolly à 3 essieux. La société allemande, créée en 1953, travaille avec Faymonville depuis les années 90. Avec la satisfaction d'avoir toujours su trouver la solution la plus adaptée… La Flexmax 5 essieux permettra à Universal de transporter des poutres en béton très longues et d'un poids non négligeable pour des projets de construction de grande envergure (ponts, halls, ...). La charge utile de cette combinaison pourra atteindre les 90 tonnes! Pas de quoi inquiéter ses responsables qui travaillent quotidiennement avec des charges de plus de 50 m ou de plus de 100 tonnes! «D'autres avantages de la Flexmax à 5 essieux sont la construction assez simple du module et la faible usure des pièces. La réduction de l'usure des pneumatiques s'explique ainsi par la diminution de la résistance au roulement dans les virages», explique Stefan Heinskyll.

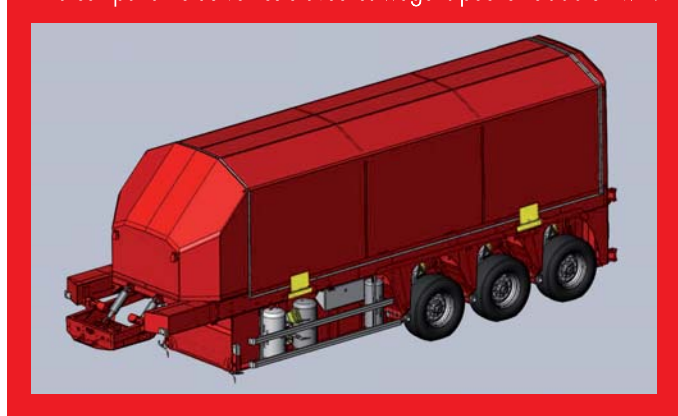
FLOATMAX INTERMODAL

De la route au rail!

Le plus ancien produit de la gamme Faymonville n'en finit pas de subir des évolutions ! Apparue pour la première fois en 1973, la Floatmax vient de subir un nouveau lifting dans le cadre du développement d'une version adaptée au transport multimodal route/rail. En finalité à ce projet, un prototype sera exposé à la Inno Trans de Berlin du 21 au 24 septembre 2010. «L'objectif a été de construire une Floatmax encore plus légère, capable de transporter 27 tonnes de verre à travers l'Europe entière tout en respectant le poids total maximum autorisé en transport multimodal de 44 tonnes», explique Frédéric Küpper, Project Engineer.

L'apport de matière supplémentaire au niveau des rainures de prises par pinces et autre artifice indispensable au transport multimodal a dû être en partie compensé par un col de cygne et une superstructure tronqués. D'autre part, la structure du châssis a fait l'objet d'une optimalisation globale résultant d'une étude par éléments finis approfondie combinée à une batterie de tests sur circuit privé en collaboration avec la FKA (Forschungsgesellschaft Kraftfahrwesen mbH Aachen) d'Aix-la-Chapelle.

Le contour extérieur de ce nouveau véhicule s'inscrit dans le profil de tunnel P359, le plus défavorable des profils les plus courants en Europe. La hauteur de sellette unique de 1.100 mm à charge garantit la compatibilité du véhicule avec les wagons poche T3000 et Twin.

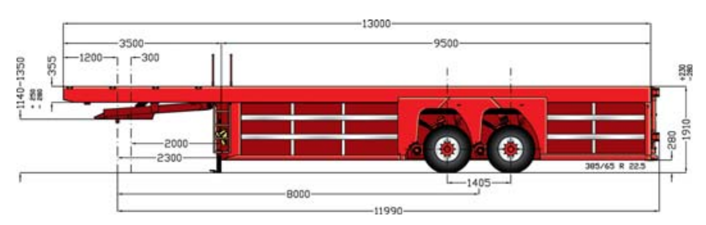


PREFAMAX 2 ESSIEUX

Optimisation de la logistique interne

La semi-remorque "tiroir" Prefamax proposée par Faymonville pour le transport de pièces de béton préfabriquées est désormais disponible en version 2 essieux. «Cette nouvelle version sert à optimiser la logistique interne dans les usines. Suivant l'endroit de stockage et la date de livraison prévue, les éléments préfabriqués chargés sur palette sont transférés en interne sans intervention d'une grue ou d'un autre moyen de levage. La palette est donc directement prête pour être chargée en quelques minutes et pour être ensuite amenée sur chantier. Ceci représente un énorme gain de temps dans le déroulement des livraisons», explique Manuela Rauw, déléguée commerciale. Par ailleurs, le transfert inter-usine avec la nouvelle Prefamax à 2 essieux supprime une source de danger. En effet, ces transferts sont souvent réalisés avec des chariots élévateurs de grande taille qui ne permettent pas d'arrimer la charge suffisamment, ce qui risque non seulement d'endommager la charge mais aussi de causer des dégâts corporels. Avec sa version à 2 essieux, cette Prefamax offre un maximum de maniabilité, élément très important pour la logistique inter-usine. Par ailleurs, dans le but de réduire à la fois la tare et le prix d'achat, son équipement est limité au minimum nécessaire pour le transport inter-usine.

Notons encore que la châssis est partiellement métallisé ce qui augmente la durée de vie d'un véhicule qui subira sans doute une manipulation plus exigeante.



La Prefamax 2 essieux pour rentabiliser et sécuriser le transport interne d'éléments préfabriqués.

TIMBERMAX

Moins de porte-à-faux!

Lifting réussi pour la Timbermax! La semi-remorque Faymonville pour le transport de grumes et billons n'en finit pas de surprendre. La voilà optimisée!

La semi-remorque extensible Timbermax est l'un des produits historiques de Faymonville. Affectée au transport de grumes et de billons, d'une longueur de 2 à 21 m, la dernière version Timbermax apparue au début de cette année se caractérise par des longerons rallongés de 800 mm. Soit aujourd'hui 1.600 mm d'extension en plus ! «La semi-remorque offre maintenant un porte-à-faux de 2,85 m contre 4 m précédemment pour des grumes de 21 m», explique Georg Thönnes, délégué commercial pour les produits forestiers. Toujours disponible en deux versions, avec ou sans grue forestière montée sur le col de cygne, la nouvelle Timbermax offre un meilleur braquage et une plus grande stabilité lorsque la semi-remorque est chargée. Trois modèles ont déjà été livrés à la plus grande satisfaction des clients en 2010.

Prochaine évolution? «Une Timbermax équipée de 3 essieux dont deux directionnels et un fixe relevable, principalement pour le marché français», précise Georg Thönnes. L'offre pour le transport de grumes ou de bois découpés se veut décidément de plus en plus complète!



NOUVELLE ALÉSEUSE

Tout le châssis d'un coup

Faymonville a procédé à un investissement conséquent dans l'achat d'une aléseuse de très grand gabarit. Cette aléseuse est capable d'usiner des châssis entiers. Une nouvelle garantie de qualité et de flexibilité.

Cette nouvelle aléseuse se trouve à l'usine de Bullange, et plus précisément dans le hall CNC. Elle se déplace sur une distance de 11 m au sol et de 4 m en hauteur. Ce champ d'usinage disponible permet de traiter notamment les châssis des séries S-Module et G-Module. Andy Schauss, responsable du département CNC: «Cette aléseuse présente l'énorme avantage de pouvoir travailler des pièces de très grande taille, au lieu d'usiner des éléments successifs plus petits qu'il faut ensuite assembler. Cela constitue non seulement un gain de temps considérable, mais surtout cette façon de procéder débouche sur une précision irréprochable au niveau du produit fini. Enfin, cet outil permet à Faymonville de garder toutes les étapes du processus de production sous contrôle, ce qui garantit à la fois une grande flexibilité et la qualité du produit fini.»

Formation

Mais une machine de ce type nécessite la formation de ceux qui vont l'utiliser. A. Schauss: «Nous allons former 4 ouvriers pour garantir un fonctionnement sur deux équipes. L'opération la plus délicate, c'est l'ajustement du châssis avant usinage. La formation est assurée par la société Stimac qui nous a vendu la machine.» Une précision encore: le montant de l'investissement pour cette aléseuse de fabrication tchèque (Tos) avoisine le million d'euros.

L'aléseuse, opérationnelle depuis juin cette année, est capable d'usiner un châssis complet.



FICHE TECHNIQUE

Marque et modèle:
TOS - WRD 130 Q

Champ d'usinage:
- X = 11.000 mm
- Y = 4.000 mm
- Z = 1.000 mm
- W = 700 mm

Table d'usinage:
12.000 x 1.885 mm

Tête de fraisage automatique
HOI 50

La gamme

Faymonville est spécialisée dans les semi-remorques affichant des charges utiles de 20 à plus de 1.000 tonnes.

MULTIMAX
Semi-remorque surbaissée, de 2 à 10 essieux, extensible jusqu'à 48 mètres

EUROMAX
Semi-remorque surbaissée de 2 à 4 essieux, extensible, en construction extra-légère

MEGAMAX
Semi-remorque extra-surbaissée, de 1 à 5 essieux, col de cygne déboîtable, plateau en différentes variantes, avec free-swing-dolly de 1 à 3 essieux

GIGAMAX
Semi-remorque extra-surbaissée à 3 ou 4 essieux avec dolly à un essieu pendulaire intégré au col de cygne

VARIOMAX
Semi-remorque extra-surbaissée, avec dolly intermédiaire à essieux pendulaires

PENDELMAX
Système d'essieux pendulaires avec fosse combinée à forme prismatique/rectangulaire

MODULMAX
Le concept de la Modulmax donne la possibilité d'assembler des modules de 2 à 6 lignes d'essieux, permettant des charges de plus de 1.000 tonnes. Séries S-Module et G-Module, tous les accessoires disponibles. Particularité unique : l'interopérabilité avec d'autres marques

TELEMAX
Semi-remorque plateau de 2 à 6 essieux, jusqu'à 3 fois extensible jusqu'à 52 mètres

CARGOMAX
Semi-remorque plateau de 3 à 8 essieux, pour contrepoids de grue

PREFAMAX
Semi-remorque "tiroir" pour le transport de pièces préfabriquées

FLOATMAX
Semi-remorque "tiroir" destinée au transport de verre

TIMBERMAX
Semi-remorque pour le transport de grumes et de bois découpés

FLEXMAX
Remorque auto-suiveur de 2 à 5 essieux

ASIE ET AMÉRIQUE

Nous voilà!

Faymonville a des contacts au Canada depuis 20 ans. Aujourd'hui, elle compte intensifier sa présence sur les continents américain et asiatique en proposant à ses nouveaux clients sa gamme de produits, et plus particulièrement Modulmax et Telemax.

«Nous voulons être là où nos clients ont besoin de nous.» C'est ainsi que Paul Hönen, représentant commercial pour l'Amérique et l'Asie, résume la stratégie de Faymonville pour les années à venir sur ces deux continents. Si elle y exerce déjà des activités commerciales, on ne peut pas encore parler d'une réelle présence sur place à l'heure actuelle. L'Asie et l'Amérique sont toutefois apparues au fil des années comme des espaces de développement déterminants pour de nombreuses sociétés européennes comme Faymonville. Décider d'y investir représente toujours un risque mais ne pas s'y rendre est accepter de perdre des parts de marché. Faymonville a fait son choix et compte bien trouver la place qu'elle mérite. Même si ses dirigeants mesurent le chemin qu'il leur reste à parcourir…

Le cap sur l'éolien en outre-mer

En étendant sa gamme de produits au moyen de la Modulmax, Faymonville entendait proposer à ses clients une semi-remorque modulaire facilement adaptable à leurs besoins spécifiques. La Modulmax a rapidement permis à l'entreprise Faymonville de s'ouvrir vers le marché mondial du transport exceptionnel. «Ce type de produits se retrouve déjà sur les routes d'Outre-Mer», fait remarquer Paul Hönen. «Nous souhaitons les faire connaître davantage en multipliant les ventes en direct ou en participant à des foires. D'ailleurs, nous avons fait des investissements importants au niveau de nos outils de fabrication pour augmenter notre capacité de production.»

Outre le transport extra lourd, Faymonville souhaiterait développer un autre marché en vogue en Asie et en Amérique: l'énergie solaire et l'éolien. «Faymonville est déjà leader européen sur ces marchés émergents, pourquoi ne deviendrait-il pas leader mondial?», se demande Paul Hönen. «L'Europe devient trop petite pour une entreprise comme la nôtre. Voilà qui pourrait donner un nouveau souffle à la gamme Telemax, en lien direct avec le développement de l'éolien». Si l'Europe est appelée à dominer encore la production mondiale d'électricité éolienne, l'Asie connaîtra la plus forte croissance de son parc éolien. En 2010, la Chine est le marché national le plus important pour les installations de nouvelles éoliennes.

Territoire inconnu?

«Ce qui distingue Faymonville de ses concurrents? Nos concurrents sont exclusivement des assembleurs tandis que Faymonville envisage tout nouveau produit depuis sa conception jusqu'à la finition sans faire appel à des sous-traitants. De plus, que ce soit en Asie ou en Amérique, nos clients auront la possibilité d'être livrés dans un délai très court.» Et enfin, n'oublions pas l'avantage majeur de nos produits modulaires, qui est leur interopérabilité avec d'autres marques existantes. Ainsi, nous offrons aux clients plus de liberté dans leur choix car ils ne sont plus liés à une seule marque de modules.

Contact:
Paul Hönen
GSM: +32 498 16 81 59
E-mail: paul.hoenen@faymonville.com

Au service de la qualité

La main dans le cambouis, Valentin Westrelin, responsable qualité technique de Faymonville vit chaque jour au plus près des produits. Sa mission première : 'penser' et concevoir des améliorations techniques transversales sur l'ensemble de la gamme de véhicules.

En tant que chargé des dossiers garantie/ qualité, Valentin Westrelin s'atèle chaque jour à la recherche et au développement de nouveaux produits. Une fonction qui requiert une grande capacité d'analyse et un bon sens de l'organisation. Oeuvrant en étroite collaboration avec les autres départements de l'entreprise, on reconnaît également à ce 'technologicien' ses capacités d'intégration et de travail en équipe notables. La polyvalence de la fonction lui permet d'appréhender un nombre conséquent de situations diverses. Dans cette optique, Valentin Westrelin est récemment intervenu dans le développement du Floatmax, le plus ancien produit de la gamme Faymonville, ou encore dans l'élaboration d'un manuel d'utilisation pour la nouvelle semi-remorque Powermax. Dans les mois à venir, sa mission consistera entre autres à mettre en place un système d'information et de gestion des requêtes qualité client. La recherche et le développement pour l'étude de nouveaux produits font partie intégrante de son travail tandis que ses liens avec le département informatique sont appelés à se renforcer davantage. Une fonction très importante dans un environnement où la qualité et le service au client se voient accorder un maximum d'importance.



La fonction du responsable qualité technique requiert une grande capacité d'analyse et un bon sens de l'organisation (à gauche sur la photo).

FAYMONVILLE…

A la rencontre de ses clients

Bauma 2010

Plus de 415.000 visiteurs enthousiastes, venant de plus de 200 pays, ont été attirés par Bauma 2010 à Munich. Aussi chez Faymonville, la participation à Bauma a eu des retombées positives. Sur une surface de presque 600 m², nos nouveaux produits Powermax et G-Module émanant de la gamme Modulmax, ont fait sensation et beaucoup de transporteurs de l'exceptionnel ont manifesté leur intérêt.



Si vous avez eu l'occasion de nous rendre visite à Bauma 2010, nous vous en remercions vivement. Par contre, si vous n'avez pas pu assister à cet événement, nous vous invitons à venir visiter notre usine en Belgique. Contactez notre département commercial au +352 269004155 ou sales@faymonville.com et fixez un rendez-vous avec la personne de contact responsable. Une visite en vaut la peine.

Revue sur les événements

Depuis le début de l'année, Faymonville n'a cessé de participer à des foires et salons partout en Europe, mais aussi pour la première foire en-dehors de l'Europe, notamment en Arabie Saoudite, aux Etats-Unis, et en Amérique du Sud. L'organisation d'événements au sein même de la société n'a pas été négligée, mais les journées portes ouvertes organisées chez les clients ou chez les partenaires représentent aussi un aout au niveau relations publiques. Ce fût par exemple le cas lors des journées de grutage et transport exceptionnel organisées chez MAN à Munich le 5 et 6 mars de cette année. MAN avait mis en place un circuit sur leur terrain d'essai où les visiteurs avaient la possibilité de circuler avec des trains routiers complets. (cf. photo).



Longue et fructueuse collaboration

Début du mois de juin dernier, Otto Wohlgenannt a fêté ses 50 ans d'anniversaire et a organisé à cette occasion une journée portes ouvertes dans ses ateliers. Depuis de nombreuses années, Wohlgenannt opère dans la région de Voralberg (Ouest de l'Autriche) et en Suisse germanophone en qualité de concessionnaire libre pour Faymonville.

www.wohlgenannt.co.at



Otto Wohlgenannt - 2ème à gauche

Transport au profit de l'éolien

La société Transpalux, filiale du groupe P.Adams de St.Vith (BE) est l'un des grands spécialistes du transport exceptionnel. Ici, la société transporte avec sa flotte de Telemax des pâles d'éoliennes. Acquise en 2008, cette semi-remorque à 5 essieux, a une surface de chargement triple extensible jusqu'à une longueur totale de plus de 47 m. La semi combine le col-de-cygne de la Multimax avec les essieux montés sur cercle à billes de la Telemax, et affiche un angle de braquage extrêmement important.
Le transport s'est déroulé en mars de cette année, au départ de la Belgique vers la France, à destination du site d'éoliennes de Ronchois (FR).

www.p-adams.eu



Le transport a été réalisé au moyen d'une Telemax à 5 essieux triple extensible.

AltéAd (FR) active en Afrique du Nord

En transport de produits volumineux, lourds, sensibles, AltéAd offre non seulement à ses clients une gamme complète de prestations, mais aussi des solutions personnalisées conçues en fonction de leurs besoins spécifiques. Client Faymonville depuis de longues années, AltéAd possède plus de 40 semi-remorques Faymonville, dont plusieurs spécialement conçues pour le transport de véhicules ferroviaires. Ce transport de 10 locomotives à diesel a été réalisé pour la société de chemin de fer tunisienne. En effet, plusieurs grands projets d'infrastructure à travers de l'Afrique du Nord sont déjà en phase de réalisation et prévus pour l'avenir. AltéAd y trouve certainement sa place

www.altead.com

Les Anglais convaincus de la qualité Faymonville

Face à un accroissement de ses activités, la société Cadzow Heavy Haulage de Blantyre, Glasgow (UK) – qui bénéficie de plus de 50 ans d'expérience dans le transport exceptionnel - a récemment pris possession d'une MEGA-Z-4H. Cadzow a déjà plusieurs semi-remorques Faymonville. Le propriétaire de Cadzow, Jim Macauley précise: «Faymonville est une marque pour laquelle nous avions de très bons échos de nos partenaires européens. Lors de l'achat, nous avons analysé les spécifications et le rapport qualité/prix, et c'est Faymonville qui a remporté. Cet argument et le fait que nos chauffeurs et mécaniciens apprécient beaucoup le maniement aisé et la maintenance facile, nous ont fait choisir pour Faymonville.»

www.cadzowheavyhaulage.co.uk







La société Les Searle Plant Hire Ltd. a acheté sa première semi-remorque Variomax 2+4 de Faymonville et l'a directement exposée au salon Hillhead qui a eu lieu à Buxton en juin dernier. Les Searle a réfléchi longtemps et s'est beaucoup renseigné auprès d'autres sociétés qui n'ont fait que l'éloge pour la marque Faymonville. La semi a une particularité au niveau de l'extension du plateau de chargement qui se fait de l'arrière au lieu du devant. Un point qui a beaucoup joué lors de la prise de décision car chez Faymonville on était prêt à dévier de la construction habituelle et de répondre entièrement au souhait du client.

www.lessearleplant.co.uk

Visites de nos ateliers



Le 24 avril, le FTF Vrachtwagen Club Nederlands a visité le site Faymonville à Bullange. Le groupe d'environ 20 personnes fût guidé par Filip Verhoeven, délégué commercial pour les Pays-Bas.

www.ftftrucks.com

Et le 24 mars de cette année, un groupe de 10 élèves d'une école de Vilvoorde (BE), séjournant dans la région dans le cadre d'un stage de conduite de camion, a profité de la proximité pour venir visiter l'usine.

Les deux groupes ont beaucoup apprécié l'accueil et étaient impressionnés par les installations de production de haute technologie.

AGENDA FAYMONVILLE

IAA	**DE - HANNOVER**	**23.09. - 30.09.2010 (Press 21. + 22.09.)**
SAIE	**IT - BOLOGNA**	**27. - 30.10.2010**
TRUCK & TRANSPORT (Renting Car-WTS)	**BE - BRUSSEL**	**15. - 18.01.2011**
SAMOTER	**IT - VERONA**	**02. - 06.03.2011**
SMOPYC	**ES - ZARAGOZA**	**05. - 09.04.2011**

WHO'S WHO

FAYMONVILLE

Reception		+32/80/640 155	general@faymonville.com
Faymonville Alain	General Manager	+32/80/640 155	faymonville.alain@faymonville.com
Faymonville Yves	Production Process Manager	+32/80/640 155	yves.faymonville@faymonville.com
Fickers Guy	Technical Director	+32/80/640 155	guy.fickers@faymonville.com
Laurent Marie-Paule	Accounts	+352/26 90 04 173	accounts@faymonville.com
Sales		+352/26 90 04 155	sales@faymonville.com
Luxen Arnold	Sales Manager	+32/498/862 545	arnold.luxen@faymonville.com
Bandel Alexander	Sales Germany North-East	+49/162 25 37 081	alexander.bandel@faymonville.com
Bartosik Krzysztof	Sales Poland	+48/516 028736	krzysztof.bartosik@faymonville.com
Delhez Philippe	Sales UA, BY, KZ, Middle East, North Africa	+32/499/510 158	philippe.delhez@faymonville.com
Gillet Gérard	Sales France	+32/498/870 002	gerard.gillet@faymonville.com
Gwiggner Matthias	Sales Austria, Germany South, SI, HR, BiH	+43/676 744 7352	matthias.gwiggner@faymonville.com
Hönen Paul	Sales America & Asia	+32/498/168 159	paul.hoenen@faymonville.com
Noe Rainer	Modular Heavy Duty Systems	+32/498/862 542	rainer.noe@faymonville.com
Pavin Pavel	Sales Russia & CIS	+7/495 50 82 124	pavel.pavin@faymonville.com
Prümmer Christoph	Sales RO, HU, Second Hand	+32/498/862 543	christoph.pruemmer@faymonville.com
Rauw Manuela	Sales Distributors, UK, IE, SE	+32/498/875 281	manuela.rauw@faymonville.com
Schmitz Thomas	Sales DE Centre, CH	+49/162 253 70 83	thomas.schmitz@faymonville.com
Thönnes Georg	Sales BE, LU, FR + Timbermax	+32/498/875 270	georg.thoennes@faymonville.com
Tomatis Giovanni	Sales Italy	+39/338/1123454	info.italia@faymonville.com
Verhoeven Filip	Sales NL, FR, BE	+32/495/520 455	filip.verhoeven@faymonville.com
Reynartz Nadine	Marketing & Communication	+352/26 90 04 421	marketing@faymonville.com
Purchase			
Frères Marc	Purchase	+32/80/640 155	purchase@faymonville.com

FAYMONVILLE SERVICE

Tangeten Remy	Manager	+32/495/242 571	remy.tangeten@faymonville.com
Droesch Daniel	Repair service	+32/80/640 212	daniel.droesch@faymonville.com
Jost Roger	Repair service	+32/80/640 199	repair.service@faymonville.com
Schröder Arno	Spare parts	+32/80/640 325	arno.schroeder@faymonville.com
Bartholemy Patrick	Spare parts	+32/80/640 161	patrick.bartholemy@faymonville.com
24H/24H Service	**Timbermax & Cranes**	**+32/80/640 189**	
24H/24H Service		**+32/80/640 188**	
Palm Viktor	After Sales Manager	+32/80/640 188	after.sales@faymonville.com
Dhur Paul	After Sales Department	+32/80/640 188	paul.dhur@faymonville.com
Heinen Marie-Louise	After Sales Department	+32/80/640 322	marie-louise.heinen@faymonville.com
Josten Tanja	After Sales Department	+32/80/640 254	tanja.josten@faymonville.com
Pfeiffer Mario	After Sales Department	+32/80/640 188	mario.pfeiffer@faymonville.com

FAYMONVILLE LEASE

Dethier Francis	Manager	+352/26 90 04 350	info@faymonville-lease.com

RENTING CAR-WTS

Timmermans Kristof	Sales Manager Trucks	+32/498/862 548	kristof.timmermans@rentingcar-wts.com
Marquet Olivier	Sales Renting Car-WTS (FR)	+32/496/551 250	olivier.marquet@rentingcar-wts.com
Bruyninx Piet	Sales Renting Car-WTS (NL)	+32/498/126 480	piet.bruyninx@rentingcar-wts.com
De Smet Nicolas	Sales Renting Car-WTS (NL)	+32/498/875 171	nicolas.desmet@rentingcar-wts.com
Balter Mario	Sales Meiller & Renting Car-WTS (DE)	+32/493/248 757	mario.balter@faymonville.com

SECOND HAND COMMERCE & TRUCKS

Prümmer Christoph	Sales Second Hand	+32/498/862 543	christoph.pruemmer@faymonville.com

FAYMONVILLE *DEALERS*

ALS (FR)	info-lag@als-remorques.com	Autoconstruct (RO)	office@autoconstruct.ro
Sud Remorques (FR)	sudremorques@wanadoo.fr	Isos Trade Brno (CZ)	info@isos.cz
ES-GE (DE)	info@es-ge.de	Euromarket Construction JSC (BG)	emigroup@embrd.net
Traffco (GB)	sales@traffco.co.uk	Scanbalt Trailer (EE)	martink@scanbalttrailer.ee
Ashbourne Truck Centre (IE)	jse@eircom.net	Scanbalt Trailer (LT)	pauliusP@trailer.lt
Faymonville Ibérica (ES)	info.iberica@faymonville.com	Scanbalt Trailer (LV)	agris.dumins@trailer.lv
Trailer Partner (DK)	mail@trailerpartner.com	Mlinac d.o.o. (HR)	nenad@mlinac.hr
Car Office Reijo Roponen (FIN)	car.office.roponen@saunalahti.fi	Cem-San Makina (TR)	www.cemsan-makina.com
Veres KFT (HU)	faymonville@vereskft.t-online.hu		

Editor : Alain Faymonville Schwarzenbach 12 - B-4760 BÜLLINGEN ◆ MMM Bussines Media 0032 (0) 4 387 87 87 - e-mail : info@mmm.be